

GIULIO CESARE CANEPA

(Funzionario Responsabile Settore P.&I. della SIAT
- Società Italiana Assicurazioni e Riassicurazioni - Genova
e Rappresentante Generale per l'Italia del Club:
"The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd.")

LE COPERTURE ASSICURATIVE DEI P.&I. CLUBS

SOMMARIO: **1. Cenni storici.** - **2. I moderni *Protection & Indemnity Clubs*.** -
2.1. *L'International Group of Clubs.* - 2.2. *Struttura dei Clubs.* - 2.3.
L'Associato. - 2.4. *Come si realizza la mutualità.* - 2.5. *Tipi di copertura
disponibili dai Clubs.* - 2.6. *I documenti contrattuali fondamentali.* - **3.**
La copertura per *Protection & Indemnity*. - 3.1. *Regole generali.* - 3.2.
Rischi coperti. - 3.3. *Le prospettive future.*

1. Cenni storici.

Manifestazioni di una esigenza di reciproca protezione che ha radici in tutte le più antiche civiltà, i P.&I. Clubs mutualistici, supporto indispensabile della moderna industria armatoriale, hanno un loro predecessore storico negli "*Hull Clubs*" sorti in Inghilterra già nel XVIII secolo ad iniziativa di gruppi di armatori gravitanti sullo stesso porto e che, consociandosi, si garantivano protezione reciproca contro i rischi di perdite/danni alle loro navi trovando così una risposta efficace ed economicamente valida ad esigenze assicurative che il mercato tradizionale, al tempo in grave crisi, era incapace di soddisfare con la necessaria efficienza ed affidabilità.

Ad un iniziale successo, favorito dalla selettività nell'accettazione degli associati che la reciproca conoscenza consentiva, non meno che da una gestione esperta ed economicamente valida, assenti gli

scopi di lucro, aveva fatto seguito alle soglie del XIX secolo un progressivo declino di queste istituzioni la cui gestione aveva risentito della minor selettività collegata all'accresciuto numero dei membri, cui faceva riscontro la recuperata competitività ed efficienza del mercato assicurativo tradizionale.

È nel clima di grande evoluzione socio-economica, che nel primo ottocento vide l'Inghilterra reduce dalle guerre napoleoniche in posizione di supremazia nei traffici marittimi, che si formarono i geni da cui, dagli schemi degli *Hull Clubs*, avrebbero preso l'avvio quelle associazioni mutualistiche che, con il primitivo nome di *Protection Societies*, avrebbero dato vita ai Clubs P.&I.

La massiccia emigrazione verso il Nord America e poi l'Australia, l'accresciuto volume e valore delle merci trasportate via mare, cui il progresso tecnologico offriva il supporto di navi assai più grandi e sofisticate che in passato, videro infatti il fiorire di norme di legge e giurisprudenziali tali da dilatare enormemente l'ambito delle responsabilità armatoriali sia nei confronti delle persone e delle cose trasportate che dei terzi che subissero danni personali o patrimoniali in conseguenza di sinistri marittimi.

L'indisponibilità del mercato assicurativo tradizionale, che, intimorito dalla *magnitudo* delle potenziali esposizioni non offrì risposte adeguate, indusse quindi gli armatori a trovare reciproca protezione per queste nuove e sempre più importanti aree di rischio assicurandosi reciprocamente in forma mutualistica.

Il primitivo nucleo di esposizioni connesso all'esercizio della nave fu costituito dalle responsabilità per danni alle persone (equipaggi/passeggeri) cui si aggiunsero quelle aree di responsabilità per danni da collisione lasciate a carico dell'armatore dalle formule assicurative degli *Hull Clubs* non meno che (sia pure in minor misura) dalle polizze assicurative tradizionali.

Ad esempio, la "*standard running down clause*" nelle polizze assicurative Corpo e Macchina introdotta nel 1861 copriva il rischio di responsabilità per collisione solo per 3/4, lasciando l'armatore esposto per il rimanente 1/4 nonché per l'eventuale eccedenza di responsabilità rispetto al valore assicurato.

Alla prima associazione denominata “*The Shipowners Mutual Protection Society*”, costituita a Londra nel 1854, altre ne seguirono recependo via via quelle nuove aree di esposizione che l’evoluzione giuridica creava in capo all’armatore.

I reclami per perdita o danni al carico (collegati questi all’esercizio commerciale della nave) che fino alla seconda metà dell’800 non avevano rappresentato un serio problema, vennero ben presto alla ribalta.

Un primo caso emblematico si verificò nel 1870 quando, condannato a rifondere il valore del carico perduto nel naufragio della nave “*Westenhope*”, l’armatore si vide rifiutare il rimborso dalla *Protecting Association* cui la nave era iscritta non rientrando questo tipo di evenienze tra i rischi coperti.

Questo ed altri episodi indussero i Clubs a dotarsi di una sezione “*indemnity*” (indennizzo per reclami carico) a fianco della originaria sezione “*protection*” (protezione contro responsabilità per danni personali/collisione).

Da allora l’importanza e le dimensioni dei Clubs si sono gradualmente accresciute e si calcola che all’incirca il 90% del tonnellaggio mondiale sia ora iscritto ad essi.

Le ragioni di tanta popolarità sono numerose ed evidenti.

Innanzitutto la capacità dei Clubs di ampliare via via il loro scopo ad includere la stragrande maggioranza delle responsabilità legali che lo sviluppo del diritto ha progressivamente creato in capo all’armatore, fornendogli, con una copertura senza limiti, un insostituibile complemento alla limitata copertura di responsabilità contenuta nella “*Running down Clause*”¹ della polizza Corpi e Macchine. Il tutto nella massima economicità non avendo queste associazioni scopi di lucro.

Non meno importante è la capacità dei Clubs di fornire un immediato ed efficace supporto ovunque si manifesti la necessità di difesa per responsabilità P.&I. attraverso una capillare rete di corrispondenti e di legali in tutti i maggiori porti del globo.

¹ V. vol. II, parte I, p. 73, clausola 8.

A ciò si affianca, anche se rappresenta sempre un fatto rigorosamente discrezionale e subordinato a determinate condizioni, la capacità dei Clubs di prevenire o rimuovere eventuali sequestri della nave da parte di reclamanti per rischi coperti mediante la prestazione di loro garanzie che, grazie alla notorietà ed universalmente riconosciuta affidabilità di queste associazioni, la maggioranza dei reclamanti è disposta ad accettare in forma di semplici lettere evitando, oltre ai costi, soprattutto i ritardi collegati alla prestazione di garanzie bancarie (per non parlare di depositi in moneta che però i Clubs, per istituto, non sono in grado di predisporre).

Questo servizio, che salvaguarda la libera operatività delle navi, è veramente prezioso per l'economia armatoriale ove si pensi che il costo giornaliero di una nave può oggi raggiungere facilmente i 15/20.000 dollari per non parlare di tutti gli altri danni indotti sul piano commerciale e non, connessi con il fermo-nave, contro i quali non esistono praticamente garanzie assicurative per l'Armatore.

Non meno preziosa è infine la funzione certificatoria che, sia pure in un limitatissimo numero di casi, i Clubs hanno accettato di svolgere fornendo all'industria armatoriale, senza aggravio di costi, "*Evidence of financial responsibility*" supporto essenziale per gli adempimenti loro imposti da talune convenzioni internazionali e leggi nazionali in materia di responsabilità per danni da inquinamento (vedi le certificazioni *ex* CLC 1969 per le navi cisterna² e, in passato, quelle *ex* *Water Quality Improvement Act* 1970 / *Federal Water Pollution Control Act* 1973 statunitensi) il che ha in pratica reso indispensabile l'iscrizione ai Clubs per P.&I. delle unità che per natura ed impiego dovessero a queste conformarsi.

Sul piano storico merita da ultimo un cenno, come retaggio di un tradizionalismo inglese che non ha cessato di ispirare la vita di questi singolari organismi, la comune decorrenza dell'anno sociale dei P.&I. Clubs, ancora oggi fissata il 20 Febbraio, a ricordare il giorno dell'anno da cui l'allentarsi della morsa dei ghiacci, consentiva di considerare le acque del Baltico ragionevolmente sicure per la navigazione dei velieri.

² V. vol. II, parte I, pp. 120 e 121.

La ripresa dei traffici segnava così l'inizio di una nuova stagione assicurativa.

2. I moderni *Protection & Indemnity Clubs*.

2.1. L'“International Group of Clubs”.

Fra associazioni di originaria estrazione anglosassone ed altre successivamente sorte nei paesi scandinavi e, da ultimo, negli USA e in Giappone, il mercato P.&I. annovera oggi ben 19 Clubs mutualistici³.

Va notato come la maggioranza di essi abbia dai primi anni settanta trasferito la propria sede legale dalla natia Inghilterra in altri paesi, particolarmente Bermuda, tradizionalmente inclini a garantire esenzioni fiscali, sia pur mantenendo la sede operativa a Londra.

Le ragioni storiche dell'esodo si ritrovano però fondamentalmente nella crisi della sterlina che dal '76 in poi inflisse pesanti perdite ai Clubs la cui economia era basata su questa valuta, dovendo poi pagare danni in valute più forti.

Oggi il bilancio della quasi totalità dei Clubs è in dollari USA.

Peraltro il distacco dalla madrepatria non rappresentò un fatto innaturale data la base internazionalista frattanto raggiunta dalle associazioni soprattutto dopo la notevole espansione seguita al secondo conflitto mondiale.

Dal 1975 i Clubs più autorevoli si sono riuniti nell'“*International Group*”, un consorzio che oggi conta 16 membri, creato per stabilizzare ulteriormente il settore, istituendo regole di comportamento comuni e, costituendosi in “*Pool*”, comuni dispositivi di riassicurazione di vitale importanza per proteggere l'economia degli aderenti dai pericoli della concorrenza reciproca non meno che dall'impatto di sinistri catastrofali di potenziale valore elevatissimo data la natura dei rischi coperti rispetto ai quali, fatta eccezione per i danni da inquinamento coperti fino a un massimale di 500 milioni di dollari per avvenimento, essi oggi rispondono illimitatamente.

³ V. prospetto allegato, p. 155.

Presupposto del *Pool* è l'aver determinato l'ambito dei rischi assicurabili in maniera eguale per tutti (le "*Rules*"⁴ in cui i Clubs membri hanno sintetizzato il loro capitolato assicurativo, al di là delle differenze formali si equivalgono nella sostanza). Ne consegue una strategia assicurativa e riassicurativa rigorosamente concordata.

2.2. *Struttura dei Clubs.*

Non mi soffermerò sulla natura giuridica di queste associazioni ma mi limiterò a citarne gli organi fondamentali:

- il *General Committee* (assemblea degli associati), che riunendosi annualmente, delibera su tutte le questioni statutarie ed economiche di maggiore importanza;

- il *Committee Meeting* dei *Directors* eletti dal *General Committee* fra i suoi membri (detto anche *Board of Directors*) cui compete decidere in sessioni trimestrali sui reclami più importanti, in materia di bilancio, di amministrazione dei fondi sociali, di riassicurazione e di entità dei *calls*.

Indispensabile complemento tecnico dei Clubs sono i *Managers*, team di specialisti organizzato in forma societaria autonoma, con sede di regola a Londra, che fornisce ai *Directors* il necessario supporto per l'attuazione delle loro delibere e delle direttive da essi espresse in materia amministrativa, finanziaria e assicurativa.

In quest'ultimo campo, a fianco alla gestione tecnica dei reclami ed all'incasso dei premi, spicca la funzione assuntiva (*Underwriting*) affidata a specialisti con delicatissimi compiti quali decidere sull'ammissione di nuovi Soci, concordare i termini di copertura e di premio delle navi, negoziare i rinnovi.

2.3. *L'Associato.*

In linea con il compito storico dei Clubs di assicurare le responsabilità connesse alla gestione della nave, possono ad essi acce-

⁴ V. vol. II, parte II, p. 23 e ss.

dere oltre che gli Armatori proprietari di navi, anche chi ne disponga in base a contratti di utilizzazione come i Noleggiatori a scafo nudo nonchè i Noleggiatori a tempo o/a viaggio.

Per questi ultimi, tuttavia, la copertura offerta è limitata ad un massimale di 50 milioni di dollari eccedente il limite di responsabilità invocabile dall'Armatore e di 100 milioni per le responsabilità da inquinamento, mentre il premio è fisso (non prevede cioè conguagli tipici della Mutualità).

Su istanza dell'Associato fondamentale (che di regola è quello che paga il premio) e con l'assenso dei *Managers*, la qualità di "Associato" sotto lo stesso *Certificate of entry*⁵ può essere estesa anche ad altre persone od enti in modi e con effetti diversi:

a) Co-assicurati a pieno titolo (*Joint Members*)⁶.

Possono aspirare a questo ruolo, a condizione e nella misura in cui esercitino attività o mansioni che rientrano nella sfera tradizionale dell'Armatore, sia soggetti ad esso legati da vincoli di comune azionariato o da relazioni di natura finanziaria tali da consentire di individuare in loro l'espressione di un unico interesse, come pure terzi a cui l'Armatore abbia voluto delegare alcuni dei suoi compiti fondamentali come la gestione tecnica (*Technical management*) della nave iscritta o il reclutamento e la gestione del suo equipaggio (*manning*).

Come contropartita di questa copertura, che resta pur sempre nei limiti del Certificato, i *Joint Members* rispondono del pagamento del premio solidalmente assieme all'associato principale.

b) Co-assicurati in via indiretta (*Affiliates*)⁷.

Si tratta di soggetti, nel più dei casi terzi, in qualche modo collegati alla gestione della nave iscritta, cui viene assicurata protezione senza impegni riguardo al premio, solo di riflesso e limitatamente ai reclami per rischi contemplati nelle condizioni di copertura della nave, nell'eventualità che questi siano sporti nei loro confronti anziché verso l'Armatore Associato principale, effettivo legittimato.

⁵ V. vol. II, parte I, p. 111 e ss. e p. 117 e s.

⁶ V. vol. II, parte II, p. 30, *Rule 14 i*.

⁷ V. vol. II, parte II, p. 31, *Rule 14 ii*.

Non a caso la clausola con cui viene sanzionato il loro *status* nel “*Certificate of entry*”⁸ viene spesso definita, con colorita espressione, la “*misdirected arrow clause*”.

2.4. Come si realizza la mutualità.

La contribuzione degli Associati ai costi della sinistrosità sociale viene attuata dalle Associazioni mutualistiche attraverso un sistema di premio differito.

In base alla valutazione del rischio che la nave iscritta rappresenta, avuto riguardo ai vari fattori rilevanti, come età, tonnellaggio, tipo (*tanker, bulk carrier, Ro/Ro etc.*), ed altre caratteristiche tecniche, prevedibili tipi di carico, ma anche grado di affidabilità dell’Armatore e del suo *management* (l’*intuitus personae* ha qui un suo giusto rilievo), viene determinato l’importo del premio annuo (*call*) richiesto e che per convenzione viene indicato in un tanto per tonnellata di stazza lorda della nave (il cosiddetto “*contributing tonnage*” è quindi, di regola, il tonnellaggio di stazza lorda).

Di questo premio, che è pur sempre presuntivo (*estimated*), una parte viene addebitata sotto forma di premio provvisorio (*advance o initial call*) durante l’esercizio assicurativo considerato, mentre il conguaglio (*supplementary call*) è dovuto al momento della sua chiusura contabile, che può richiedere anche vari anni, dipendendo essa dalla definizione dei reclami sorti nel corso dell’esercizio e quindi dalla determinazione del suo costo definitivo.

Il conguaglio, determinato in una percentuale rigorosamente eguale per tutti i soci, del premio provvisorio (o del previsto costo complessivo), viene in pratica addebitato in una o più riprese negli anni successivi e, a seconda della corrispondenza o meno del costo effettivo della sinistrosità sociale con le previsioni, potrà anche richiedere infine addebiti di importo maggiore o minore della percentuale inizialmente prefissata (*estimated supplementary call*).

⁸ V. vol. II, parte I, p. 111 e ss. e p. 117 e s.

Per far fronte alle esposizioni sociali sempre più elevate i Clubs dell'*International Group* sono ricorsi a complessi accorgimenti riassicurativi.

Una prima fascia di 30 milioni di dollari in eccedenza ai 5 che attualmente rappresentano il limite della ritenzione in proprio per reclamo viene riassicurata ripartendola fra i Clubs partecipanti raccolti in *Pool* in forma mutualistica secondo criteri di contribuzione parametrati sul tonnellaggio iscritto, sulla massa premi e sul volume complessivo dei danni di ciascuno di essi.

In eccedenza, per una fascia di ben 1.500 milioni di dollari, l'*International Group* ha stipulato un mega-contratto sul mercato dei Lloyds' il "*General Excess Loss Insurance Contract*".

Ma le precauzioni non finiscono qui.

Onde ridurre le sue esposizioni "*pro quota*" come membro del "*pool*" cui competerebbe assorbire responsabilità che superassero il livello massimo di copertura garantito dal contratto, ciascun Club si adopera per piazzare in proprio sul mercato un ulteriore "*extra cover*".

Il grafico in appendice⁹, in cui il Club "*The Steamship Mutual*" ha riepilogato lo schema riassicurativo del gruppo dal 1985 ad oggi, mostra come, per l'esercizio 1995/1996 in corso, questo Club, analogamente agli altri aderenti al *pool*, ha posto in essere una fascia di copertura supplementare di 500 milioni di dollari, portando così il volume complessivo della protezione riassicurativa in eccedenza alla propria ritenzione a ben 2.030 milioni di dollari.

2.5. Tipi di copertura disponibili dai Clubs.

A fianco alla copertura per "*Protection & Indemnity*"¹⁰ detta anche "*Class I*" che, come in precedenza descritto, ne costituisce il primitivo e fondamentale scopo, i Clubs sono oggi in grado di offrire ai loro Associati, altre coperture accessorie per:

⁹ V. p. 156.

¹⁰ V. vol. II, parte II, p. 23 e ss.

- *Freight Demurrage & Defence* (o "*Class 2*")¹¹ che assicura, sempre su basi mutualistiche, la rifusione dei costi dell'assistenza tecnico-giuridica necessaria in una vasta gamma di controversie in cui l'associato può essere coinvolto in relazione all'esercizio commerciale della nave iscritta.

- *Strikes* (o "*Class 3*")¹² destinata ad assicurare all'armatore un indennizzo giornaliero (la "*insured sum*") corrispondente all'incirca al costo-nave, a fronte del mancato profitto che possa derivare dalla inoperatività della nave iscritta dovuta a scioperi dell'equipaggio o delle maestranze portuali.

Questa copertura è a premio fisso.

- *War Risks* (o "*Class 4*").

Di scarsa popolarità in quanto disponibile per sole navi di bandiera britannica essa, oltre alle esposizioni di natura P.&I. collegati ad eventi bellici o equiparati, include anche i rischi di perdita/danni alla nave.

2.6. *I documenti contrattuali fondamentali.*

L'iscrizione della nave al Club, cui corrisponde l'acquisizione della qualità di Socio, si sostanzia in due documenti base:

- I "*Entry Form*"¹³ recante i dati essenziali della nave, dell'aspirante associato da cui è sottoscritta e la data di inizio rischi, che costituisce la formale istanza di iscrizione (proposta di assicurazione).

- Il "*Certificate of Entry and Acceptance*"¹⁴ che nel confermarne l'accoglimento, rappresenta in pratica il documento assicurativo (polizza) anche se si limita a specificare le condizioni particolari e le esclusioni pattuite per la nave in questione rispetto alla totalità

¹¹ V. vol. II, parte II, p. 63 e ss.

¹² V. vol. II, parte II, p. 69 e ss.

¹³ V. vol. II, parte I, pp. 116 e 119.

¹⁴ V. vol. II, parte I, p. 111 e ss. e p. 117 e ss.

dei rischi copribili, per i quali rimanda al capitolato base del Club, le “Rules”¹⁵ che ne costituiscono la disciplina contrattuale generale.

Copie dei documenti sono accluse a scopo esemplificativo.

3. La copertura per Protection & Indemnity.

3.1. Regole generali.

Prima di addentrarmi nell’analisi dei rischi assicurabili ritengo necessario enumerare una serie di regole generali che sono alla base di questa copertura e che sono sanciti nelle “Rules”¹⁶:

1) Il Club è un “*Indemnity Underwriter*” e cioè rimborsa ciò che l’Associato ha già pagato a fronte delle responsabilità materia della copertura (principio del “*pay to be paid*”).

2) Il Club è assicuratore a secondo rischio in quanto subentra finanziariamente solo in eccedenza ai rimborsi che il suo associato possa aver diritto a percepire in base ad altre coperture eventualmente stipulate altrove a fronte della stessa categoria di sinistri (soprattutto la copertura C.&M.).

3) Le responsabilità legali oggetto della copertura sono di regola quelle incorse in conseguenza del negligente comportamento dei preposti dell’Armatore e segnatamente dell’equipaggio e non quelle derivanti da negligenza dello staff tecnico-manageriale della Società cui compete il mantenimento dell’efficienza della nave in stretta osservanza delle regole e prescrizioni dell’Ente di classifica. Come per qualsiasi copertura incentrata sulla nave, infatti, il mantenimento della Classe è presupposto fondamentale della operatività delle garanzie assicurative del Club, che nondimeno ha facoltà di imporre “*Condition Surveys*” da parte di tecnici di sua nomina in qualsiasi momento per sincerarsi dello stato della nave iscritta.

4) Pena la decadenza dei benefici della copertura, l’associato ha il dovere di operare come “*Prudent uninsured*” in ogni modo

¹⁵ V. vol. II, parte II, p. 23 e ss.

¹⁶ V. vol. II, parte II, p. 23 e ss.

idoneo a minimizzare le sue esposizioni per rischi coperti, facendo salve tutte le possibili difese e/o rivalse che legalmente gli competano.

5) Di ogni avvenimento suscettibile di dar luogo a responsabilità facenti parte della copertura deve essere data tempestiva notifica al Club onde consentirgli di offrire, ovunque, il supporto tecnico-legale necessario alla tutela degli interessi armatoriali. Similmente nessuna responsabilità può essere accettata senza l'avallo del Club.

6) Il rapporto associativo con il Club ha carattere esclusivo per cui non è consentito all'Associato di cedere ad altri a lui contrattualmente legati per la gestione della nave i benefici assicurativi di cui egli solo ha diritto a godere (principio del "*non assignment of cover*").

7) Sorti per assicurare mutualisticamente le responsabilità relative all'esercizio di navi mercantili o passeggeri, i Clubs sono molto cauti nei confronti delle navi specializzate come "*Supply vessels*", rimorchiatori, posa-cavi, navi da ricerca ecc. costruite ed equipaggiate per espletare compiti di alto contenuto tecnico al servizio dell'industria petrolifera, delle comunicazioni, o utilizzate da specialisti in operazioni di salvataggio o da enti scientifici.

Dalle operazioni e tecnologie impiegate da questi mezzi navali possono originarsi responsabilità legali di valore assai elevato che, proprio per l'anomalia che rappresentano rispetto a quelle collegate all'attività marittima tradizionale, sono considerate non condivisibili dai soci (non mutuabili).

La loro iscrizione ai Clubs, poco ambita anche per l'elevato livello di consulenza che la complessità dei contratti di utilizzazione richiede, è subordinata ad una serie di limitazioni di copertura e condizionata all'adozione di schemi contrattuali molto particolari ed in contrasto con i normali criteri civilistici della responsabilità.

3.2. *Rischi coperti*¹⁷.

- **Responsabilità civili per danni personali.**

Si tratta delle responsabilità civili (extracontrattuali) per morte/lesioni personali e malattia (incluse spese mediche, ospedaliere,

¹⁷ V. vol. II, parte II, p. 39, *Rule 25*.

funerarie) di persone (escluso equipaggio e passeggeri), per fatti colposi a bordo o nelle vicinanze della nave iscritta, come pure a bordo di altra nave, conseguenti ad incidenti o sinistri marittimi di cui l'Associato debba rispondere in quanto causati da colpa nautica o negligenza dell'equipaggio nella gestione della nave o anche dal negligente maneggio del carico di essa da parte di personale (ad es. stivatori) di cui l'armatore debba oggettivamente rispondere perché operanti al servizio della nave in base a un contratto.

- Responsabilità contrattuali verso l'equipaggio.

Riguarda la responsabilità per spese mediche, ospedaliere, funerarie, di rimpatrio e indennità a seguito di morte, lesioni personali, malattie di membri dell'equipaggio che l'armatore sia tenuto a pagare in forza di contratti collettivi di arruolamento.

La copertura per queste prestazioni "assicurative" può dover essere esclusa (con ovvii riflessi sul premio e relativa annotazione nelle condizioni scritte sul *Certificate of Entry*¹⁸) laddove, come per le unità battenti bandiera italiana, le prestazioni contrattuali in caso di morte o invalidità per infortunio e malattia dei marittimi vengano per legge garantite, in forma di assicurazione obbligatoria, attraverso il servizio sanitario nazionale.

È essenziale tuttavia notare come la copertura del Club permanga a fronte delle responsabilità residue dell'armatore associato per i reclami da parte del marittimo/o suoi eredi per danni morali e da parte degli assicuratori sociali in via di surroga per il costo delle prestazioni corrisposte, qualora l'evento sia attribuibile a colpa nautica o negligente gestione della nave da parte dell'equipaggio.

- Spese di sostituzione.

Sono quelle necessariamente incorse per l'invio di sostituti a rimpiazzare il personale non più operativo a seguito degli eventi sopra citati, nonché per diserzione.

¹⁸ V. vol. II, parte I, p. 111 e ss.

- Prestazioni contrattuali accessorie.

Spese per altre prestazioni che, in base al contratto collettivo di arruolamento, siano dovute all'equipaggio per:

- perdita effetti personali/strumenti professionali a seguito di un sinistro marittimo

nonché per:

- spese di rimpatrio;
- indennità di naufragio a seguito di perdita totale (ma anche innavigabilità assoluta) della nave stessa.

- Multe e/o spese di rimpatrio in relazione a clandestini a bordo della nave.

Quest'ultimo rischio può rappresentare oggi un capitolo di spesa importante per gli associati le cui navi tocchino i porti del West Africa o di altri paesi sottosviluppati, anche in rapporto alla legislazione in materia di immigrazione che, già tradizionalmente rigida negli USA e in Inghilterra, va affermandosi nella maggioranza dei paesi occidentali.

- Spese di deviazione.

Si intende con ciò il complesso degli esborsi rappresentato da costi-nave e spese di approdo che l'armatore incontra per sbarcare i clandestini o per assicurare le cure necessarie a persone ammalate o infortunate.

- Salvataggio di vite umane.

Il compenso di salvataggio di vite umane a bordo della nave iscritta sarà rimborsabile dal Club solo nel caso in cui non possa essere recuperato dall'associato sotto la polizza Corpi e Macchine o dai proprietari/assicuratori del carico, essendo state le persone salvate da un soccorritore diverso da quello che ha salvato la nave (la Convenzione di Bruxelles del 1910 stabilisce infatti che il compenso di salvataggio è dovuto solo se assieme alle persone siano stati salvati anche beni in rischio a cui spetta pagare).

- Responsabilità contrattuale nei confronti dei passeggeri.

Ricadono sotto questo capitolo, che vede l'associato investito della qualità di vettore marittimo, le esposizioni per danni/compensi dovuti a seguito di morte, lesioni personali o malattia dei passeggeri incluse spese mediche, di rimpatrio, funerarie e di deviazione riconducibili a negligenza e verificatasi a bordo o nelle vicinanze della nave iscritta o anche durante l'invio dei passeggeri a destinazione o il loro ritorno al porto di imbarco, nonché durante il loro eventuale mantenimento a terra.

A ciò si aggiungono le responsabilità per perdita o danno al bagaglio o agli effetti personali dei passeggeri.

Dalla materia P.&I. restano però esclusi eventuali reclami basati sul mancato godimento della crociera (*Loss of Enjoyment*).

Il biglietto di passaggio, talvolta integrato da condizioni generali di trasporto rese note all'utenza mediante affissione a bordo e/o nei punti di vendita, sintetizza i termini della posizione obbligatoria dell'Armatore nel contratto di trasporto di persone.

Al fine di assicurarsi che gli interessi comuni vengano tutelati nella massima misura possibile, le *Rules* dei Clubs richiedono la previa approvazione di questa documentazione dai *Managers*.

Opportuni richiami inseriti nelle sue clausole debbono infatti consentire l'agibilità di tutte le difese e limitazioni di responsabilità previste dalle vigenti normative sia a livello della giurisdizione nazionale richiamata nel contratto che in base alle convenzioni internazionali applicabili.

Determinante in materia è la "*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their luggages by Sea*" del 1974 cui si affianca la "*Limitation Convention*" del 1976, che, ove invocabile in concorso con la prima, offre il beneficio di limitare la responsabilità armatoriale nei confronti dei passeggeri a livelli inferiori.

Interessante, vista la prassi invalsa nel mercato crocieristico di offrire la possibilità di escursioni a terra in aggiunta all'itinerario marittimo, è la disponibilità dei Clubs a coprire responsabilità e costi collegati ad avvenimenti dannosi occorsi in quella fase, sia pure limitatamente all'ipotesi che questa prestazione accessoria abbia fatto

sin dall'inizio parte organica del contratto di passaggio e non sia stata pattuita separatamente.

- Responsabilità per collisione.

È in relazione al rischio di urto fra navi che si localizza il punto di contatto fra la copertura P.&I. e quella che gli Assicuratori C.&M. prestano nell'ambito della "*Running down Clause*"¹⁹ di polizza. Ad essa i Clubs forniscono un insostituibile complemento non solo assicurando le responsabilità relative a 1/4 RDC, ma anche estendendo le loro garanzie, senza limitazioni, a saturare qualsiasi somma l'armatore sia legalmente tenuto a pagare per danni all'altra nave e spese incidentali in eccedenza all'indennizzo riconosciutogli dagli Assicuratori C.&M.

Vi sono poi altre categorie di responsabilità da collisione che, non essendo ricadenti sotto la polizza C.&M. della nave iscritta, rientrano nelle garanzie P.&I. come:

- spese di rimozione, distruzione segnalazione ecc. del relitto della nave urtata;

- danni che quest'ultima possa aver arrecato a installazioni portuali, oggetti fissi e mobili, inclusi danni da contaminazione/inquinamento conseguenza diretta all'urto.

Di regola non sono recuperabili dal Club le somme che l'Assicuratore C.&M. detrae dal suo indennizzo a titolo di franchigia.

Le attuali norme dei Clubs prevedono altresì la possibilità di assicurare per intero (4/4) le responsabilità per collisione dell'associato. Per converso talvolta l'assicuratore C.&M. ha esteso la propria copertura ai 4/4 in determinate condizioni di mercato come è avvenuto, specie negli scorsi anni, sul mercato assicurativo italiano.

Sul piano operativo meritano menzione gli effetti sinergici che la condivisione del rischio di collisione da parte del Club è in grado di produrre attraverso la prestazione di lettere di garanzia del Club per i 4/4.

¹⁹ V. vol. II, parte I, p. 73, clausola 8.

- Responsabilità da inquinamento.

Nel clima di crescente attenzione ai problemi ambientali che sinistri come quelli della *Torrey Canyon* e della *Exxon Valdez* hanno alimentato, questo tipo di responsabilità ha assunto negli ultimi decenni crescente rilievo e norme sempre più severe e complesse sono state poste in essere per combattere il rischio di catastrofi ecologiche causate dallo sversamento di sostanze inquinanti, e in particolare di idrocarburi densi.

Esse creano non pochi problemi all'industria armatoriale e soprattutto agli operatori di *tankers*, maggiori responsabili di questi sinistri, con pesanti riflessi sotto il profilo dei costi di costruzione, di equipaggiamento e di gestione di questo tipo di naviglio non meno che sotto il profilo dei costi della copertura P.&I.

L'impennata dei costi riassicurativi collegata a questa sinistrosità assieme ad altri fattori di mercato ha, soprattutto nei primi anni novanta, condotto a livelli di premio tali da competere con quelli della copertura C.&M.

La copertura della responsabilità da inquinamento che coinvolge i costi di bonifica, l'eventuale danno ambientale nonché le multe è, come precisato nelle premesse, limitata ad un massimale di 500 milioni di dollari per avvenimento.

Quanto alle normative in materia, mi limiterò a richiamare quelle comunemente di maggior spicco ed in particolare:

- la *International Convention on Civil Liability for Oil Pollution (CLC) 1969*.

In base a questa convenzione, cui attualmente aderisce la grande maggioranza dei paesi occidentali (USA esclusi), gli Armatori di navi cisterna che trasportano idrocarburi liquidi "*in bulk*" hanno diritto ad invocare una limitazione calcolata in base a 133 DSP per tonnellata di stazza con un massimo di 14.000.000 DSP (approssimativamente 20.000.000 di dollari) per le responsabilità loro incombenti per negligente sversamento di sostanze oleose pesanti (*persistent oils or bunkers*).

La convenzione al tempo stesso impone alle navi cisterna con a bordo più di 2.000 tonn. di “*persistent oil*” come carico la necessità di dotarsi di un certificato di assicurazione emesso dal governo del paese di bandiera o, nel caso questo non l’abbia ancora ratificata, da altro governo di Stato contraente.

L’istanza deve essere corredata di un documento che costituisce “*Evidence of financial responsibility*” a concorrenza dei limiti di responsabilità della convenzione che è costituito da una certificazione che i Clubs assicuratori del rischio emettono a richiesta nel “*format*” prescritto (la “*Blue Card*”)²⁰.

Come sviluppo di questa convenzione una ulteriore normativa internazionale è stata elaborata con il Protocollo del 1992 con validità estesa anche alle “OBO” e con livelli di responsabilità in vario modo accresciuti a seconda delle fasce di tonnellaggio. Il limite massimo di responsabilità previsto è di circa 85.000.000 di dollari.

Questa normativa tuttavia non è ancora entrata in vigore a causa del limitato numero delle ratifiche.

- Legislazione statunitense in materia di inquinamento.

La materia è stata oggetto di successive leggi federali che, dal “*Water Quality Improvement Act*” del 1970 in poi, oltre a fissare limiti di responsabilità, hanno imposto a tutte le navi di stazza lorda superiore alle 300 tonn. di dotarsi di un “*certificate of financial responsibility*”²¹ rilasciato dalla FMC e successivamente dalla *US Coast Guard*, dietro produzione da parte del “*responsible operator*” della nave di “*evidence of financial responsibility*” a garanzia della sua capacità di fronteggiare i costi incorsi dalle autorità USA per eliminare inquinamenti causati dalla nave.

Dai 100 dollari per tonnellata di stazza lorda, massimo 14.000.000 di dollari per nave, previsti dal “*Water Quality Improvement Act*” del 1970 il limite di responsabilità era passato a 150 dollari per t.s.l. sotto l’“*US Federal Water Pollution Control Act*” del 1972 e sotto il “*Clean Waters Act*”. Per questi massimali

²⁰ V. vol. II, parte I, pp. 120 e 121.

²¹ V. vol. II, parte I, p. 122 e ss.

i *Pandi Clubs* avevano accettato di svolgere il ruolo di “*Guarantors*” fornendo senza alcun costo la loro certificazione assicurativa come “*evidence of financial responsibility*”.

L'avvento di una nuova disciplina della materia ha recentemente reso assai più gravosa la posizione armatoriale: l’“*Oil Pollution Act*” (OPA 1990) ha infatti portato il livello di responsabilità a 1.200 dollari per t.s.l. per le *tankers* e 600 per t.s.l. per le altre navi.

Un ulteriore limite di responsabilità di 300 dollari per t.s.l. è stato imposto dal “*Comprehensive Environmental Compensation and Liability Act*” (CERCLA) per danni da inquinamento causati dallo sversamento di sostanze diverse.

Oltre a questi esponenziali incrementi nei livelli di responsabilità, queste leggi hanno moltiplicato le cause di decadenza dell’armatore dal diritto ad invocare i limiti rendendo così la prospettiva di una responsabilità illimitata in caso di sinistro quanto mai verosimile.

A ciò si accompagna la possibilità di una azione diretta delle autorità verso il “*Guarantor*”. Quest’ultima norma ha indotto i Clubs che in precedenza avevano fornito loro certificazioni assicurative a ritirarsi e, ferme restando le loro garanzie assicurative ampiamente sufficienti rispetto ai limiti di responsabilità statuari, hanno dovuto lasciare agli operatori interessati l’onere di trovare forme alternative di attestazione della “*financial responsibility*”.

L’entrata in vigore di questa legislazione, avviata dal luglio dello scorso anno, ha creato una drammatica situazione per gli armatori interessati al traffico USA imponendo loro il ricorso a metodi alternativi (e non più gratuiti) per l’attestazione della “*financial responsibility*” necessaria all’ottenimento del certificato della *Coast Guard*.

Mentre i P.&I. Clubs hanno da parte loro introdotto il pagamento di un premio addizionale per i trasporti di prodotti petroliferi da/per gli USA si è resa anche necessaria da parte degli Armatori stipulare in via cautelativa una copertura supplementare sul mercato tradizionale per 200.000.000 di dollari in eccedenza al mas-

simale di 500.000.000 già assicurato dal Club per il rischio di inquinamento e ciò, ovviamente, pagando ulteriori premi.

A fianco alla copertura delle responsabilità legali per *Oil Pollution* i Clubs forniscono il supporto finanziario ad una forma di assicurazione per responsabilità volontariamente assunte dagli armatori attraverso l'adesione al "*Tanker Owners' Voluntary Agreement concerning Liability for Oil Pollution*" (TOVALOP) per i costi ragionevolmente incorsi per prevenire o ridurre il rischio di *oil pollution* anche in assenza di responsabilità.

In effetti, quello di scoraggiare lo sviluppo di legislazioni restrittive in materia era uno degli scopi di questa iniziativa. Il livello di esposizione garantito dai Clubs sotto questo accordo è di dollari 100 per t.s.l. con un massimo di 10.000.000 di dollari.

Offerta originariamente a richiesta degli armatori di *tankers* dietro pagamento di un premio separato, la copertura di questo rischio forma oggi parte integrante della copertura *Pandi* e del premio relativo.

- Responsabilità per danni ad oggetti fissi e/o flottanti.

Sotto questo capitolo sono coperte dal Club le responsabilità civili per danni materiali causati da contatto fisico e sofferti da installazioni o galleggianti non qualificabili come navi, inclusi beni o attrezzature presenti su di essi, a seguito di negligente gestione della nave o sua inefficienza come pure l'interferenza nella operatività di tali installazioni per colpa della nave.

- Danni ad altre navi o beni di terzi senza contatto.

Si intendono con questa definizione le responsabilità per danni, perdita o interferenza con la operatività di navi terze o beni su di esse causati senza contatto da parte della nave iscritta (tipici i danni da moto ondoso) ed egualmente riconducibili a negligenza, ad errore di navigazione o negligente manutenzione della nave o a fatti colposi dell'equipaggio.

- Responsabilità per operazioni di rimorchio.

a) Responsabilità nascenti sotto un contratto di rimorchio della nave iscritta.

Si tratta in genere delle responsabilità che vengono accolte alla nave sotto gli usuali schemi del rimorchio-manovra (movimentazione portuale) e che, in quanto derogano ai normali criteri della responsabilità civile, non ricadono sotto la disciplina delle responsabilità per collisione.

In caso di rimorchi in mare aperto (rimorchio-trasporto) i termini dei relativi contratti sono soggetti alla previa approvazione del Club.

b) Responsabilità nascenti sotto un contratto di rimorchio da parte della nave iscritta.

Anche in questo caso il Club pretende di approvare preventivamente i termini del contratto allo scopo di sincerarsi che siano sufficientemente esonerativi, come condizione di efficacia della sua copertura.

- Rimozione del relitto.

I costi incorsi per la rimozione, distruzione, segnalazione del relitto della nave iscritta o del carico da essa trasportato sono recuperabili sotto la copertura solo se dette operazioni siano imposte dalle autorità marittime.

- Spese di quarantena.

Sotto questa voce sono recuperabili le spese a cui l'armatore è esposto, a seguito di epidemie che si verifichino a bordo per le operazioni di disinfezione imposte dalle autorità sanitarie in base alle leggi vigenti, inclusi i maggiori costi sia per gli approvvigionamenti di cambusa e di macchina che per l'espletamento delle operazioni commerciali, rispetto ai costi ordinari di queste operazioni.

Sono pure recuperabili i consumi di macchina o i costi di rimorchio per raggiungere la località di ancoraggio stabilita dalle autorità, nonché le spese per deviare verso un porto o luogo di rifugio

e per tornare sulla rotta originaria, qualora ciò fosse reso necessario dal manifestarsi dell'epidemia.

- Responsabilità per perdita o danni al carico.

Questo rischio vede l'Associato esposto in veste di vettore nel contesto del contratto di trasporto marittimo di cose per le responsabilità di perdita o danni che possano derivare, a causa di negligenza dei suoi preposti, nel maneggio, stivaggio o nella cura, conservazione e riconsegna del carico affidatogli, come pure da inefficienza o innavigabilità della nave dovuta al mancato esercizio dell'ordinaria diligenza (*due diligence*).

Il documento che incorpora i termini del contratto e che è al tempo stesso titolo negoziabile, rappresentativo del diritto del suo legittimo possessore alla riconsegna delle merci, è la polizza di carico.

Come già per il biglietto di passaggio, i Clubs prescrivono, pena la decadenza dell'Associato dai benefici della copertura, che i formulari utilizzati contengano clausole idonee a consentire l'agibilità di tutte le difese e limitazioni di responsabilità disponibili al vettore in virtù della legislazione nazionale e delle normative internazionali in essi richiamate. Le convenzioni più rilevanti in materia sono: quella di Bruxelles del 1924 (*Hague Rules*) con i successivi emendamenti costituiti dal Protocollo di modifica del 1968 (*Hague/Visby Rules*) e dal Protocollo di modifica del 1979.

In alternativa vi è la Convenzione di Amburgo (*Hamburg Rules*) del 1978 (entrata in vigore nel 1992 soprattutto sulla spinta dei paesi del Terzo Mondo) che ha introdotto sostanziali innovazioni rispetto alla disciplina delle altre suddette Convenzioni in vari campi (ambito temporale, fondamento e importo limite della responsabilità vettoriale ecc.).

Tuttavia non tutte le responsabilità vettoriali sono copribili dai P.&I. Clubs. Infatti l'inosservanza dell'obbligo di compilare correttamente il documento descrivendo la merce e annotando ogni anomalia eventualmente registrata all'imbarco costituisce vizio della copertura, come pure non coperte sono le responsabilità derivanti dall'aver stivato il carico sopra coperta con polizza netta od averlo

sbarcato in porto diverso da quello di polizza ed inviato a destino con mezzi alternativi, ipotesi che sostanziano una “*deviation*” o inadempienza giuridica quando non anche - materialmente - una deviazione dal percorso contrattualmente prefissato.

Restano infine rigidamente escluse dai rischi coperti dal Club le responsabilità che possano al vettore derivare dall’aver consegnato le merci senza l’esibizione della relativa polizza di carico.

Da quando si è sviluppato il traffico di merci containerizzate e si è affermata la tendenza dei vettori marittimi ad offrire un servizio “*door to door*” la copertura dei Clubs è stata resa disponibile, a richiesta degli operatori interessati, anche per perdite o danni che le merci possano soffrire durante fasi di trasporto non marittimo, a condizione che vengano utilizzati modelli di polizza di carico intermodale previamente approvati dai *Managers*.

L’estensione, che è soggetta di regola ad un premio addizionale, include anche le responsabilità civili per i rischi statici dei *containers* fatta eccezione per i rischi della circolazione.

- Responsabilità da collisione per perdita o danni al carico o ad altri beni.

Si tratta di una esposizione coperta di natura prettamente extracontrattuale.

- Contributo del carico in avaria generale.

L’esposizione finanziaria conseguente al mancato incasso da parte dell’associato di questo contributo è coperta dal Club soltanto in quanto tale contributo non sia legalmente ripetibile a causa della inadempienza del vettore agli obblighi che gli incombono nel quadro del contratto di trasporto.

- Contributo della nave in avaria generale o alle spese di salvataggio.

Questi esborsi sono recuperabili per la porzione di essi che non venga rimborsata da parte degli Assicuratori Corpo & Macchi-

na della nave iscritta qualora il suo valore assicurato in polizza risulti inferiore alla valutazione in stato sano fattane ai fini dell'avaria generale o del salvataggio.

Il rimborso di queste somme ha natura di semplice prestazione assicurativa.

- Spese di salvataggio del carico.

Sono rimborsabili sotto la copertura *Pandi* nel caso in cui siano stati gli interessati al carico a pagare direttamente il compenso per il suo salvataggio a seguito di un sinistro marittimo e ne reclamino la rifusione, motivandola con la inadempienza da parte dell'associato ai suoi obblighi sotto il contratto di trasporto delle merci.

- Compenso dovuto ai "Salvors" per prevenzione inquinamento.

È rimborsabile dal Club, che copre le responsabilità da inquinamento, lo speciale compenso che al "Salvor" di una nave cisterna, carica di prodotti petroliferi, è dovuto in base a contratto di salvataggio a termini "*Lloyds' Open Form*" (LOF) 1990 ed alla "*International Convention on Salvage*" 1989 per l'attività svolta nel tentativo di evitare lo sversamento del carico o del combustibile della nave, anche in caso di insuccesso o di successo solo parziale di tali sforzi.

- Multe.

Sono recuperabili penalità inflitte all'Associato a vario titolo in relazione alla nave iscritta ed in particolare per:

- contrabbando da parte dell'equipaggio;
- violazione di regolamenti doganali;
- inquinamento;
- infrazione di regolamenti relativi alla costruzione, equipaggiamento ecc. della nave;
- infrazione a normative in materia di immigrazione.

Sono invece tassativamente escluse le multe inflitte per sovraccarico nonché per pesca in acque proibite.

- Confisca della nave iscritta.

La perdita economica conseguente alla eventuale adozione di questo provvedimento da parte delle competenti autorità doganali è risarcibile dal Club a concorrenza massima del valore di mercato della nave iscritta, purché l'Assicurato sia in grado di provare di aver adottato le ragionevoli precauzioni per prevenire l'infrazione da cui deriva la confisca.

- Spese “*incidental to shipowning*”.

Sotto questo titolo le *Rules* dei Clubs prevedono la facoltà dei *Directors* di accordare, nella misura ritenuta più opportuna in via equitativa, il rimborso di responsabilità, costi e spese incorsi in relazione alla nave iscritta non specificamente contemplati nel capitolato ma di natura strettamente connaturata con l'attività armatoriale.

Questa norma è conosciuta anche come la “*Omnibus Rule*”.

3.3. *Le prospettive future.*

Elemento storicamente caratteristico e tecnicamente fra i più significativi della copertura disponibile attraverso i Clubs, l'assenza di limitazioni, dopo la prima importante deroga subita nel 1970 con l'introduzione di un massimale in materia di responsabilità da *oil pollution*, è da un ventennio a questa parte, al centro di crescenti contestazioni.

Il rischio che anche da avvenimenti diversi dallo sversamento di idrocarburi liquidi possano derivare conseguenze catastrofiche fonte, in determinate circostanze ambientali e normative, di responsabilità ben maggiori dei pur cospicui livelli di protezione riassicurativa, è stato enfatizzato da un numero sempre più elevato di Clubs.

Basti pensare, ad esempio, alle conseguenze devastanti della esplosione su di un'area densamente popolata di una nube di gas sfuggita dalle cisterne di una gasiera o a quelle della contaminazione non tempestivamente rilevata di un carico alimentare di largo con-

sumo, avvenuta nel trasporto via mare a causa dei residui tossici di un precedente carico.

Qualora le responsabilità armatoriali alla base di uno di questi sinistri non consentissero di invocare una qualche limitazione del debito armatoriale sulla base del diritto applicabile ma non fossero al tempo stesso tali da inficiare l'efficacia della copertura P.&I., il Club cui la nave colpevole è iscritta, e per esso il gruppo intero organizzato in *pool*, ne verrebbero investiti, quale che sia l'importo.

Nel sistema attuale il finanziamento degli "*overspill claims*", come vengono definiti i reclami che superino il massimo livello di riassicurazione (1,5 miliardi di dollari) del "*General excess loss insurance contract*", ricade sul *pool* i cui aderenti ne rispondono ciascuno "*pro quota*", in base alle rispettive prestabilite percentuali di partecipazione attingendo i fondi dai propri associati, a loro volta impegnati solidalmente a sopprimerli senza alcun limite, mediante contribuzioni straordinarie proporzionate al rispettivo tonnellaggio iscritto (*contributing tonnage*) dette appunto "*catastrophe calls*".

Da queste premesse non è difficile immaginare, si è osservato, come un "*overspill claim*" nell'ordine dei 5 o 6 miliardi di dollari potrebbe avere un effetto destabilizzante dell'intero sistema assicurativo creato dai Clubs, inducendo al fallimento molti di essi ed un gran numero di armatori.

Al fine di scongiurare quella che potrebbe rivelarsi una gravissima crisi dell'industria armatoriale a livello mondiale si è auspicato di limitare l'esposizione assicurativa dei Clubs aderenti all'*International Group* a un livello realistico, indicato intorno ai 2 o 3 miliardi di dollari per avvenimento.

Contro queste argomentazioni, che giudicano antistoriche e in controtendenza rispetto alle reali esigenze di un'industria oggi alla ricerca di livelli di protezione assicurativa sempre più elevati, i sostenitori dello *status quo* sottolineano come la eventualità di sinistri originanti esposizioni capaci di indurre al collasso il sistema del Clubs sia tanto remota da potersi definire puramente virtuale.

È fuorviante, osservano, enfatizzare il carattere illimitato di una copertura che in realtà ha il suo ben definito parametro di rife-

rimento nel limite massimo del debito che l'armatore è in grado di invocare secondo le leggi della stragrande maggioranza dei paesi e le convenzioni internazionali.

Oltre ad offuscare l'immagine dei Clubs ed il prestigio internazionale di cui godono, proprio per l'ampiezza ed affidabilità delle garanzie assicurative, l'introduzione di un limite potrebbe danneggiarli anche creando spazio per forme assicurative concorrenti se non addirittura offrire un obbiettivo incentivante per reclami non genuini.

Il dibattito condotto, da ultimo, in seno ad uno speciale gruppo di lavoro costituito dall'*International Group*, ha raggiunto, proprio in questi mesi, punte di grande asprezza e toni drammatici che, anche sotto la spinta di gruppi di potere armatoriale ansiosi di vedere attuato il cambiamento già dall'inizio del prossimo esercizio assicurativo 1996/1997, hanno fatto temere, con la minacciata dissociazione di importanti Clubs dalla politica comune, la disgregazione di quel consorzio che rappresenta l'asse portante e l'indispensabile elemento di forza dell'intero sistema assicurativo P.&I.

Per superare l'*impasse*, è stata avanzata da alcuni Clubs la proposta per una soluzione compromissoria che gli addetti ai lavori definiscono "*the 20% compromise*".

Anziché introdurre un massimale alle garanzie assicurative, essa ipotizza di limitare l'esposizione contributiva di ciascun associato per gli "*overspill claims*".

A questo scopo, secondo un criterio non più basato sul "*contributing tonnage*" ma che tende egualmente a rispettare la proporzionalità fra l'entità dell'esborso richiesto e la consistenza del naviglio iscritto, si è proposto di dimensionare le "*catastrophe calls*" pagabili per ogni nave in una percentuale, fino ad massimo del 20%, della somma limite per danni materiali, come determinabile in base all'art. 6 primo comma paragrafo B) della "*Limitation Convention*" del 1976.

L'importo massimo complessivo di contribuzione di ciascun associato così individuato costituisce il "*member limit*".

A livello di *pool* la quota di "*overspill claim*" di competenza del singolo Club aderente è, nel nuovo sistema, determinata in pro-

porzione al rapporto esistente fra l'importo complessivo dei "member limits" dei suoi associati e quello dei "limits" di tutti gli associati a tutti i Clubs dell'*International Group*.

Nondimeno la responsabilità contributiva del singolo Club si sostanzia nell'importo effettivo delle "*Catastrophe Calls*" che, entro il limite massimo della sua quota come sopra individuata, esso sarà stato in grado di incassare dai suoi associati compiendo ogni ragionevole sforzo.

È pertanto improprio e fuorviante, sottolineano gli ideatori della proposta, il riferimento che in molte recensioni giornalistiche viene fatto ad un limite globale intorno all'importo di 20 miliardi di dollari.

Questa cifra, che rappresenta appunto approssimativamente la somma dei "member limits" di tutti i Clubs, rappresenta infatti un valore massimo teorico che non verrebbe in pratica mai raggiunto.

Risultato di uno sforzo volto a mediare molti dei punti più controversi e ad allontanare così il rischio di fratture, il concetto animatore del "*the 20% compromise*", orientato a proteggere la stabilità economica individuale, sta via via raccogliendo consensi tali da far ritenere non irrealistica la possibilità di una sua adozione.

La storica svolta, che potrebbe così realizzarsi già dal 20 febbraio 1996, rappresenterebbe però soltanto un primo e quanto mai cauto riconoscimento di quelle imperiose istanze che, sostenute da una base sempre più consistente di armatori, promettono sin d'ora altre battaglie per ulteriori e più realistiche riduzioni dell'esposizione assicurativa dei Clubs.

Clubs P.&I. aderenti all'International Group

American Steamship Owners Mutual Protection & Indemnity Association Inc.;
Assuranceforeningen Gard;
Assuranceforeningen Skuld;
The Britannia Steamship Insurance Association Limited;
The Japan Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association;
Liverpool and London Steamship Protection and Indemnity Association Limited;
The London Steamship Owners' Mutual Insurance Association Limited;
Newcastle Protection and Indemnity Association;
The North of England Protection and Indemnity Association Limited;
The Shipowners's Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg);
The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association Limited;
The Standard Steamship Owners' Protection & Indemnity Association (Bermuda) Limited;
The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited;
Sveriges Angfartygs Assurans Forening (The Swedish Club);
The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited;
The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).

Clubs P.&I. non aderenti all'International Group

British Marine Mutual Association;
Ocean Marine Mutual Association;
The Charterers' Mutual P.&I. Club.

INTERNATIONAL GROUP POOLING AND REINSURANCE ARRANGEMENTS IN \$ MILLIONS

